

(仮称) 名神湾岸連絡線の 計画段階評価における意見聴取について

酒匂 一樹¹・長谷川 方夫²

¹近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 (〒650-0042兵庫県神戸市中央区波止場町3-11)

²近畿地方整備局 企画部 技術管理課 (〒540-8586大阪府大阪市中央区大手前1-5-44)

(仮称) 名神湾岸連絡線は、名神高速道路西宮JCTと阪神高速5号湾岸線を接続する自動車専用道路である。(仮称) 名神湾岸連絡線の整備により、名神高速道路から阪神高速3号神戸線への交通を既存ストックである阪神高速5号湾岸線へ分散し、阪神高速3号神戸線の交通負荷の軽減、国道43号を含めた沿道環境改善等の効果を期待するものである。その事業化に向けて『計画段階評価』手続きを行った。計画段階評価手続きに際し住民・事業所に実施する意見聴取において、市街地部・短い延長・広域的な道路ネットワークの形成など当該路線の有する特徴によって生じた問題をも、様々な工夫により解決した。

キーワード 計画段階評価, アンケート調査, オープンハウス, ルート帯

1. はじめに

(1) (仮称) 名神湾岸連絡線

(仮称) 名神湾岸連絡線(以下、「名湾」という。)は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線(以下、「5号湾岸線」という。)とを直結する自動車専用道路であり、名神高速道路から阪神高速3号神戸線(以下、「3号神戸線」という。)(西宮以西)への交通を5号湾岸線へ分散し、3号神戸線の交通負荷の軽減、国道43号を含めた沿道環境改善に資する道路である(図-1)。

(2) 計画段階評価

計画段階評価は、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階において、地域の課題や達成されるべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価並びに事業

の必要性及び事業内容の妥当性を検証するもの¹⁾であり、国土交通省独自の取り組みとして、直轄事業等において2012年度より実施されている(図-2)。

(3) 概要

兵庫国道事務所では名湾の事業化に向け、2013年8月に計画段階評価着手した。2014年7月に第1回意見聴取として、住民、事業所等より当該地域の課題及び阪神臨海地域の交通課題について幅広く意見を聴取し、2015年10月に第2回意見聴取として、第1回意見聴取の結果を踏まえ設定した政策目標、名湾の整備による地域の課題解決



図-1 (仮称) 名神湾岸連絡線位置図

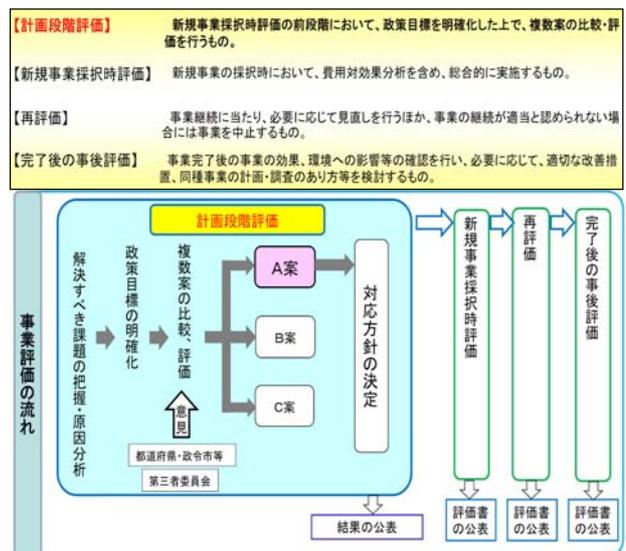


図-2 事業評価の流れ

に対する有効性及び複数の整備方法案についての意見を聴取した。

(4) 本稿の目的

計画段階評価の歴史は浅く、本格的に運用されてから3年が経過した現在でも、国・国民ともによりよい方法を模索している状況である。今回、市街地部で短距離の道路の計画という他に類を見ない状況下での計画段階評価における意見聴取を行った。本稿では、意見聴取の過程で発生した問題点及び工夫して解決した点を紹介し、今後の計画段階評価実施時に参考となる資料を作成するものである。

2. 意見聴取方法

(1) 意見聴取方法

a) アンケートによる意見聴取

名湾の延長が短いことから、当該路線の周辺地域のみを対象とした場合は、課題に対する意見を十分に聴取できない恐れがあった。そこで、名湾が広域的な道路ネットワークを形成することにより影響をうける範囲を想定し、比較的広域なエリアを意見聴取対象エリアとして設定した。中でも特に当該路線を有する地域を「沿道地域」、その近隣市、区及び地域を「周辺地域」と位置づけ、「沿道住民」、「周辺住民」、「事業所」に分類してアンケート調査を実施した。なお、費用面・効率を考慮して、訪問調査ではなく、郵送調査にした(図-3)。

b) オープンハウスによる意見聴取

住民からの意見聴取は上記のとおり広範囲で実施するため、無作為抽出によるアンケート調査を採用した。しかし、アンケート配布数は約1.8万部(決定方法は後述)であり、対象範囲の人口185万人の約1%と少ない。そこで、アンケート対象ではない方からの意見聴取機会を設けるため、オープンハウス(以下、「OH」という。)を多数の方が集まる鉄道駅、当該路線近隣の公民館(第2回意見聴取のみ)で実施した(図-3、図-4)。

実施箇所は当該路線付近だけでなく、アンケート配布地域にあわせ広域で箇所を設定した。なお、OHとは説明会の開催方法の1つで、ショッピングセンターや公共施設等の人が集まる場所でパネルを展示し、立ち寄っていただいた市民に情報を提供するとともに、行政職員が直接市民から意見を伺う取り組みのことであり、時間内であれば入場・退場が自由なので、時間がない方でも参加可能なのが特徴である。

c) 道路利用者からのヒアリングによる意見聴取

名湾整備後に実際に路線を利用する「道路利用者」から意見聴取する必要があるが、広域的な道路ネットワークを形成することから、名湾周辺の道路利用者だけに意見聴取を行っても、広域的な道路ネットワーク特有の課題についての意見を十分に聴取できない恐れがあった。そのため、広域的に道路を利用されている方から意見聴取する必要があると考え、道路ネットワーク状況から見て、当該路線に関連する「名神高速道路」及び「阪神高速道路」に着目して、ドライバーの意見を効果的に聞き取りできる4箇所のサービスエリア(以下、「SA」という。)やパーキングエリア(以下、「PA」という。)

(図-3)において、ヒアリング形式による意見聴取を実施した(図-5)。



図-3 アンケート等実施範囲

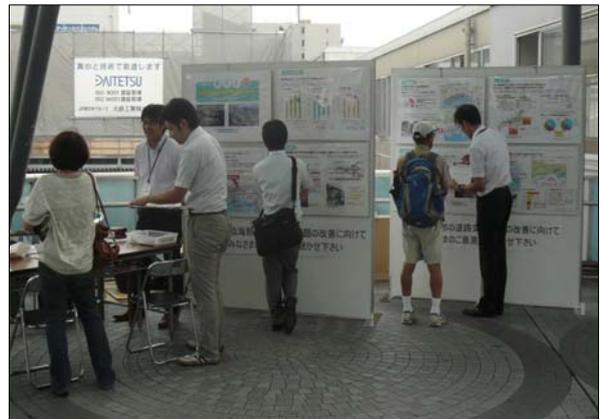


図-4 オープンハウスの様子



図-5 SA・PAヒアリングの様子

d) 事業者団体からのヒアリングによる意見聴取

名湾は広域的な道路ネットワークを形成する路線であるという考えから、物流など広域的な課題を把握するため、名湾周辺地域の事業者団体のほか、名神高速道路の影響を受けると見込まれる府県トラック協会（大阪、京都、滋賀、福井）、神戸商工会議所、京都商工会議所及び観光協会に対してもヒアリングを行った（図-6）。

e) webアンケートの実施

アンケート調査対象外であり、かつOHに立ち寄ることが難しい方への意見聴取を目的として、兵庫国道事務所ホームページにおいてwebアンケートを実施した。

(2) 目標回収数及びアンケート配布数

地域住民・事業所アンケート及び道路利用者ヒアリングの当初設定した配布予定数・回答率等を表-1に示す。アンケート対象住民・事業所の母集団数は国勢調査等の結果より、また、道路利用者の母集団数は名神高速道路



図-6 ヒアリング対象事業者団体

西宮料金所及び3号神戸線の交通量で代替し設定した。

統計学上の見地から、母集団数*N*に対して必要な標本数（目標回答数）*n*は、*N*≫*n*の場合、一般的に次式(1a)で求められる。

$$n \geq \frac{1.96^2 P(1-P)}{b^2} \quad (1a)$$

ここで*b*は標本誤差、*P*は回答比率（*P*=0.5で*n*が最大）である。なお、「1.96」は信頼度によって定まる値で、通常のケースでは、信頼度95%（100回同じ調査を実施すれば、95回は同じ結果が得られる）に対応した「1.96」が採用される²⁾。平成17年度に実施された主な世論調査の標本誤差が1.6~4.3%であるため、今回の標本誤差を3.0%（真の値が±3.0%の範囲にあることが統計的に補償される）、回答比率を0.5と設定し、上記の式にあてはめると、必要な標本数は1,100票となった。

過去のアンケート回答率の実績値が住民アンケートは約20%、事業所アンケートが約15%であったことから、安全側に考えて、比較的名湾に関して注目度が高いと思われる沿道住民の回答率を15%、周辺住民・事業所を10%に設定し、これらの回答率で標本数を除することでアンケート配布数を決定した。

(3) 意見聴取実施の事前周知

アンケート調査及びOH実施に際し、意見聴取対象地域への新聞折り込みチラシ（約64.5万部配布）（図-7）



図-7 新聞折り込みチラシ

表-1 サンプル数の検討

母集団		調査対象数	地域等	配付予定数等 (必要サンプル数)	調査方法
調査対象					
地域住民	沿道	12.7万世帯※1	西宮市内の国道2号より海側の住民	7,300世帯 (1,100) 回答率15%想定	・郵送配布 ・無作為抽出
	周辺	72.4万世帯※1	上記を除く神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市（南部）、尼崎市、伊丹市の住民	11,000世帯 (1,100) 回答率10%想定	・郵送配布 ・無作為抽出
周辺事業所		89,000事業所※2	神戸市長田区・兵庫区・中央区・灘区・東灘区、芦屋市、西宮市（南部）、尼崎市、伊丹市の事業所	11,000事業所 (1,100) 回答率10%想定	・郵送配布 ・無作為抽出
兵庫県道路利用者協会加入団体傘下の事業所		2,340事業所	兵庫県道路利用者協会（兵庫県トラック協会、兵庫県タクシー協会、兵庫県バス協会）加入団体傘下の事業所	2,340事業所	・郵送配布 ・全数調査
道路利用者		91,800人※3	名神高速道路 吹田SA 阪神高速道路 京橋PA、中島PA、朝潮橋PA	1,100人 (1,100) 回答率100%想定	聞き取りアンケート調査

※1：平成22年国勢調査

※2：平成21年経済産業統計

※3：名神高速道路西宮料金所、阪神高速3号神戸線の交通量（37,419+54,413=91,832台/日）で代替【平成22年道路交通センサス】

や西宮市の広報誌への意見聴取に関する情報掲載(図-8)等で事前に周知を行い、出来るだけ多くの方々ที่回答・来場するように努めた。

かを意見聴取した。住民、事業所で興味のある事柄が異なると考え、それぞれ異なる設問を行った(表-2)。

3. 第1回意見聴取

(1) 目的

第1回意見聴取は、名湾周辺の地域住民及び事業所並びに現道を利用する道路利用者を対象に、地域の課題及び現道における道路交通上の課題について幅広く意見聴取することを目的として行った。

(2) 意見聴取内容

地域及び道路交通上の課題として、交通混雑、防災・減災、沿道環境、事故、国際競争力が存在すると考え、これらに対して、住民・事業所がどのように感じている

(3) 意見聴取結果

a) アンケート回答率

第1回意見聴取概要を表-3に示す。アンケート調査の回答率は、沿道住民・周辺住民・事業所ともに約30%と想定回答率(沿道住民15%, 周辺住民・事業所10%)の2倍以上であり、過去の実績(住民アンケート約20%, 事業所アンケート約15%)と比較しても高いものであった。このことから、折込チラシ等事前周知は一定の効果があったといえる。また、SA・PAで実施したヒアリングでは、意見聴取対象者が道路利用者ということもあり、名湾に対する関心が高く、2日間で合計1,136人の回答を得ることができ、目標回収数をクリアできた。それに対しOHでは、2日間で回答者数が合計104人であり、実施方法について更なる工夫の余地がみられた。

b) 課題に対する意見

住民・事業所・道路利用者ともに阪神高速3号神戸線及び国道43号の交通混雑を最も重要な課題としてあげ、事故や防災・減災についての意見も多くあげられた。また、広域的な課題である物流について多くの意見があげられたことは、物流拠点となっている阪神臨海部の特色を表すものであった。ただし、重要視する課題の傾向は、住民・事業所・道路利用者の別によらなかった事から、



図-8 西宮市広報誌への情報掲載

表-2 第1回意見聴取設問内容

設問	事業所	周辺住民	沿道住民
1-1	阪神高速3号神戸線(尼崎市~神戸市間)は、日常的に渋滞しているが、クルマの利用が不便だと思うか。【5段階で回答】		
1-2	阪神高速3号神戸線(尼崎市~神戸市間)の事故等が影響し、国道43号等の一般道が渋滞しているが、クルマの利用が不便だと思うか。【5段階で回答】		
1-3	阪神高速3号神戸線や国道43号は交通が集中しているが、大気汚染や騒音などにより住環境に影響があると思うか。【5段階で回答】		
1-4	地震や津波などの災害が起きた際に、緊急輸送など、阪神臨海部エリアでのクルマの移動への影響があると思うか。【5段階で回答】		
1-5	阪神臨海部エリア(尼崎市・西宮市・芦屋市・神戸市)の道路交通の状況について、問1-1~4以外に、道路交通の状況について日頃から感じていることがあるか。【自由回答】	名神高速から阪神臨海部へ向かうクルマが、高速道路を降りて一般道路(東遊や市道)を利用するため、歩行者、自転車等の安全性に影響があると思うか。【5段階で回答】	居住地域(西宮市臨海部エリア(名神高速西宮IC付近))において、幹線道路の渋滞等により迂回したクルマが生活道路(東遊や市道)にあふれ、歩行者、自転車等の安全性に影響があると思うか。【5段階で回答】
1-6	阪神臨海部の物流の活性化に必要なものは何だと思うか。【各項目5段階で回答】 ア、複数の選択が出来る道路ネットワーク イ、移動時間の短縮 ウ、渋滞の無い道路ネットワーク(定時性) エ、港湾・空港などへのアクセス性 オ、走りやすい安全安心な道路の確保	阪神臨海部エリア(尼崎市・西宮市・芦屋市・神戸市)の道路交通の状況について、問1-1~5以外に、道路交通の状況について日頃から感じていることがあるか。【自由回答】	
2	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を検討するにあたり、阪神臨海部エリア(尼崎市・西宮市・芦屋市・神戸市)の課題を解決するための目標として、どの項目が重要だと思うか。【複数回答可】 1. 交通の円滑化(渋滞の緩和等) 2. 交通安全の確保 3. 災害に強い道路ネットワークの確保(又は代替路) 4. 地域産業の活性化 5. 沿道環境の改善 6. その他		
3	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を検討するにあたり、どのようなことを望むか。【各項目5段階で回答】 ア、道路のルート・構造等概ねの内容を示して検討すべき イ、生活環境や自然環境等への影響について可能な限り配慮して検討すべき ウ、市民の意見を幅広く十分に聞くべき エ、定量的・客観的なデータに基づき検討すべき		
4-1	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を固める前の構想的段階からご意見を頂きながら進めていこうと考えているが、このような取り組みについてどのように思うか。【賛成~賛成出来ないを5段階で回答】		
4-2	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を検討する際に、どのような手段で情報を得たいと思うか。【自由回答】		
4-3	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を検討する際に、どのような手段であれば意見を言いやすいと思うか。【自由回答】		
5	(仮称)名神湾岸連絡線の計画を検討するにあたり、意見や要望等があるか。【自由回答】		
6	回答事業所について(郵便番号、従業員数、業種、運輸目的、阪神高速・名神高速の利用頻度)	回答住民について(性別、年齢、郵便番号、家族構成、運輸頻度、運輸目的、阪神高速・名神高速の利用頻度)	

表-3 第1回意見聴取実施概要

実施項目	実施概要	実施期間	回答状況
アンケート調査 住民	沿道住民アンケート	H26/7/10(木)~7/31(木) ※対象:H26/7/31消印まで	回答数:2,461 回答率:34%
	周辺住民アンケート		回答数:2,854 回答率:29%
	周辺事業所アンケート		回答数:9,530 回答率:32%
	合計		回答数:9,530 回答率:32%
事業所	兵庫県道路利用者協会加入団体傘下の事業所アンケート		回答数:4,215 回答率:34%
	WEBアンケート	H26/7/9(水)~7/31(木)	回答数:39
近隣SA・PAの道路利用者アンケート	4会場(名神高速道路吹田SA、阪神高速道路中島PA、朝潮橋PA、京橋PA)で来場者を対象にヒアリングを実施	吹田SA・中島PA :H26/7/25(金)・7/26(土) 朝潮橋PA・京橋PA(上下線) :H26/7/27(日)・7/28(月)	回答数:1,136
オープンハウス	4会場(JR尼崎駅、阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅)でオープンハウス来場者を対象にヒアリングを実施	JR尼崎駅・阪神西宮駅 :H26/7/18(金)・7/19(土) JR芦屋駅・JR灘駅 :H26/7/21(月祝)・7/22(火)	回答数:104
経済・産業関係の代表ヒアリング	西宮商工会議所、尼崎商工会議所、芦屋市商工会、神戸商工会議所、京都商工会議所、兵庫県トラック協会、大阪府トラック協会、京都府トラック協会、滋賀県トラック協会、福井県トラック協会、兵庫県バス協会、兵庫県タクシー協会、神戸国際観光コンベンション協会、JTB、近畿日本ツーリスト		

地域の感じている課題は共通したものであると分かった
(表-4)。

4. 第2回意見聴取

(1) 目的

第2回意見聴取は、名湾周辺の地域住民、事業所及び現道を利用する道路利用者を対象に、課題に対する対策案の有効性及び対策案を検討する際に重視すべき事項を幅広く意見聴取することを目的として行った。

(2) 意見聴取内容

第2回意見聴取は前述の通り2つの内容について意見を求めるものである(表-5)。1つは、第1回意見聴取時に挙げられた課題への対応策として名湾整備の有効性についての意見、もう1つは名湾整備を検討する場合に重視すべき点についての意見である。これらの意見を聴取する際には、一般的にルート帯を複数設定し、それぞれの特性を比較したものを提示する。しかし、名湾の場合は延長が短く、複数のルート帯設定が困難であった。そこで、複数のルート帯の比較・提示をやめ、単独のルート帯での「高架案」と「地下案」という2つの構造案を比較・提示した(表-6)。

表-4 第1回意見聴取結果のまとめ

項目	主な内容	道路整備に求められるもの	
現状の道路について	渋滞	沿道および周辺住民、事業所および道路利用者の多くの方が阪神高速3号神戸線の渋滞を不便に感じている。 沿道および周辺住民、事業所および道路利用者の多くの方が国道43号の渋滞を不便に感じている。 阪神高速神戸線の渋滞は大きな経済損失と認識している。[商工会議所]	渋滞の緩和
	沿道環境	阪神高速3号神戸線や国道43号への交通の集中により、多くの方が大気汚染や騒音などによる住環境への影響があると感じている。	沿道環境の改善
	防災	地震や津波などの災害が起きた際に、大半の方が緊急輸送など、阪神臨海部エリアでのクルマの移動への影響があると感じている。 物資拠点が臨海部に多く災害時に心配。[道路利用者団体]	災害に強い道路ネットワークの確保
	安全	名神高速道路と阪神臨海部を行き来するクルマについて、多くの方が生活道路(一般道路)を利用することにより交通安全に影響があると感じている。	交通安全の確保
	物流	物流の活性化は、特に“走りやすい安心安全な道路の確保”、“複数の選択ができるネットワーク”、“渋滞の無い道路ネットワーク”および“移動時間の短縮”を望む回答が多い。 名神湾岸連絡線へは、基地や港湾・空港へのアクセス性向上に期待している。[道路利用者団体] 臨海部は大きな企業用地が空いており、名神湾岸連絡線の整備が誘致の起爆剤と思われる。[商工会議所]	物流の活性化
名神湾岸連絡線整備計画について	課題を解決するための目標として、沿道および周辺住民、事業所、道路利用者ともに“交通の円滑化(渋滞の緩和等)”が重要との回答が最も多い。	渋滞の緩和	

表-5 第2回意見聴取設問内容

設問	事業所・周辺住民・沿道住民
1	自動車の利用頻度
2	自動車利用の目的
3	名神高速や阪神高速の利用頻度
4	地域の交通課題への対応策として、名神高速道路と阪神高速湾岸線を接続する道路(仮称 名神湾岸連絡線)の整備が有効だと思うか。【5段階で回答】
5	今回、同一のルート帯の中で高架案・地下案(高架構造+地下構造)を検討しているが、地域にとって望ましい案を選ぶ際に重視すべき項目はどれだと思うか?【3項目まで選択可】 1 阪神高速3号神戸線の渋滞を緩和する道路。 2 災害時等にも通行できる道路。 3 (周辺) 阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境への影響を改善する道路。 4 (沿道) 計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路。 5 (沿道) 地下水(宮水)の水質変化の懸念が少ない道路。 6 計画周辺の生活道路を通過する車の減少につながる道路。 7 アップダウンが少なく、走行安全性が優れる道路。 8 物流の活性化のため大型車も走りやすい道路。 9 周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路。 10 沿道街区の乗り入れ形態の変更が少ない道路。 11 工事に伴う現道交通への影響が少ない道路。 12 工事により移転の必要な家屋・施設等ができるだけ少ない道路。 13 建設費用ができるだけ少ない道路。 14 その他 [自由記載]
6	5でチェックした項目について、今後具体的な検討をする際に配慮すべき事項はあるか。【自由回答】
7	その他意見はあるか。【自由回答】

表-6 構造案比較表

比較案	高架案	地下案(高架構造+地下構造)	
対策案の要旨	西宮1Cから西宮浜ランプ間を高架構造で接続する案	西宮1Cから西宮浜ランプ間を高架構造から地下構造に移行した後、高架構造で接続する案	
政策目標	渋滞の緩和	阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。	阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。
	災害時等に強い高速ネットワークの確保	災害時等の代替路としての機能が期待できる。	災害時等の代替路としての機能が期待できるが、坑口部分が浸水想定高より低くなることを考慮した対策が必要
	沿道環境の改善	(周辺) 阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。 (沿道) 地下水(宮水)への影響は橋梁基礎部であり限定的。 騒音・振動・大気・景観への影響が懸念される。	阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。 トンネル区間で地下水(宮水)への影響が懸念される。 トンネル区間は、騒音・振動・景観に優れるが、高架構造から地下構造への移行区間(坑口付近)では、騒音・大気への影響が懸念される。
	交通安全の確保	生活道路を通過・流入する交通量が低減でき、交通事故の減少が期待できる。	生活道路を通過・流入する交通量が低減でき、交通事故の減少が期待できる。
	物流の活性化	臨海部と内陸部、空港間、都市間の連携強化が期待できる。	臨海部と内陸部、空港間、都市間の連携強化が期待できる。
その他の	周辺道路への影響	高架構造で通過することから、交差道路の分断は発生せず、周辺道路への影響は既存道路内での車線見直しを考えられ、限定的。	高架構造から地下構造に移行することから、一部区間で交差道路の分断、立体化等が生じ、沿道施設への乗り入れについても迂回が生じるなど周辺道路への影響は大きい。
	沿道街区への影響	沿道街区への乗り入れについて影響は発生しない。	高架構造から地下構造に移行する区間(掘削構造等)において、沿道街区への乗り入れに不便が生じる。
	工事の影響	本線工事に伴う規制が発生するが、橋梁基礎部の施工に伴う車線切替等、影響は限定的。	橋梁基礎部施工の規制に加え、掘削構造部施工に伴う街路の通行止めが発生する。また、交差道路側の立体化に伴う規制も発生するため影響が大きい。
影響する家屋・施設数	約90棟	約160棟	
概ねの事業費	約600~700億円	約1200~1300億円	

また、延長が短いことから一般的なルート帯幅（幅500～1,000m程度）では縦横比率が近く、ルート帯が「帯」に見えない現象が生じたことから、短い延長に対しルート帯がある程度「帯」に見える割合を考慮し、幅350mを設定した（図-9）。

(3) 第1回意見聴取からの変更点

名湾はルート帯が一般的な幅に比べ狭く、整備範囲が比較的絞り込まれた状態であった。そのため、ルート帯直近の住民の注目度は大きくなることが想定され、よりきめ細やかな意見聴取が必要であると考えた。しかし、アンケートは第1回意見聴取時と同じ方々に送付することとしたため、その他の手段で更なる意見聴取機会を提供する必要があった。また、第1回意見聴取において、OHでの回答数がその他の媒体と比べて少なかった。以上の事から、第2回意見聴取では、ルート帯直近においてOH開催箇所を2か所追加し（図-3）、かつ、他の開催箇所と比べ長期間開催とした（表-7）。

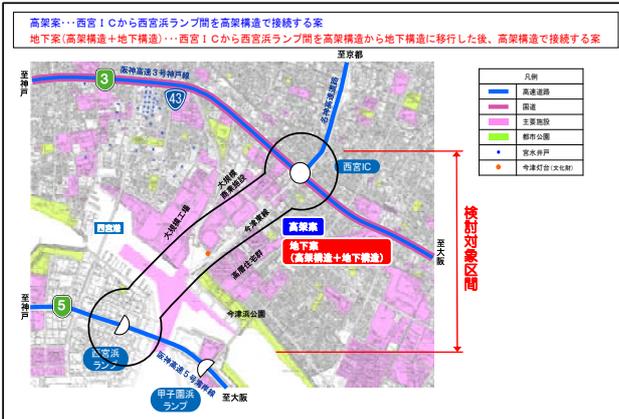


図-9 設定したルート帯及び構造案

表-7 オープンハウス実施概要

開催場所	実施時期	実施時間帯	備考
JR尼崎駅	平成27年10月30日(金)、31日(土)	9:00～16:00	第1回意見聴取時と同じ箇所・日数・時間帯で実施
阪神西宮駅	平成27年10月30日(金)、31日(土)		
JR芦屋駅	平成27年11月1日(月)、2日(火)		
JR灘駅	平成27年11月1日(月)、2日(火)	10:00～20:00	第2回意見聴取で追加
阪急今津駅	平成27年11月4日(水)～8日(日)		
今津南会館	平成27年11月11日(水)～15日(日)	9:00～18:00	

(4) 意見聴取概要

第2回意見聴取概要を表-8に示す。アンケート調査、SA・PAヒアリングに関しては第1回意見聴取時と同様の内容であるが、OHに関しては、前述の通り箇所・日数・時間帯を変更している。なお、回答率等結果については現在集計中である。

5. まとめ

今回、一般的な路線に比べ延長が短いなど、名湾の持つ特徴に応じて、意見聴取範囲を広域的に設定する、アンケート調査以外の方法を活用するなど、様々な工夫を施しつつ、計画段階評価における意見聴取を実施した。その結果、第1回意見聴取の沿道・周辺住民および事業所からのアンケート回答率は約30%と想定2倍近い回答率を示し、鉄道駅で実施したOH、SA・PAで実施したヒアリングにおいても、多数の貴重なご意見をいただいた。

第2回意見聴取では、路線の距離が比較的小さいため、複数のルート帯を提示できなかったが、代わりに複数の構造（高架案・地下案）を比較・提示するなど、名湾特有の問題を工夫によって克服した。また、第1回意見聴取を踏まえてOH実施箇所を増やすなど意見聴取方法についても工夫を行い、回答数の向上を目指した。

今後は計画段階評価に向けて第2回意見聴取結果のとりまとめ等を進めていく事になるが、名湾の早期整備実現に向けて尽力していく所存である。

謝辞：名湾の意見聴取に際して、多数の事業所、住民・自治会、兵庫県や西宮市より多大なるご協力をいただき、無事意見聴取を実施することが出来た。関係各位にこの場を借りて感謝を述べたい。

参考文献

- 1) 国土交通省：国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領
- 2) 総務省：平成16年度版「統計実務基礎知識」

表-8 第2回意見聴取実施概要

実施項目	実施概要	実施期間	回答状況
アンケート調査	住民 沿道住民アンケート	H27/10/26(月)～11/15(日) ※対象:H27/11/15消印まで	集計中
	周辺住民アンケート		
	周辺事業所アンケート		
	兵庫県道路利用者協会加入団体傘下の事業所アンケート		
	WEBアンケート		
近隣SA・PAの道路利用者アンケート	4会場(名神高速道路吹田SA、阪神高速道路中島PA、朝潮橋PA、京橋PA)で来場者を対象にヒアリングを実施	吹田SA・朝潮橋PA :H27/11/6(金)・11/7(土) 中島PA・京橋PA(上下線) :H27/11/8(日)・11/9(月)	
オープンハウス	6会場(JR尼崎駅、阪神西宮駅、JR芦屋駅、JR灘駅、阪急今津駅、今津南会館)でオープンハウス来場者を対象にヒアリングを実施	JR尼崎駅・阪神西宮駅 :H27/10/30(金)・10/31(土) JR芦屋駅・JR灘駅 :H27/11/1(日)・11/2(月) 阪急今津駅 :H27/11/4(水)～11/8(日) 今津南会館 :H27/11/11(水)～11/15(日)	
経済・産業関係の代表ヒアリング	西宮商工会議所、尼崎商工会議所、芦屋市商工会、神戸商工会議所、京都商工会議所、兵庫県トラック協会、大阪府トラック協会、京都府トラック協会、滋賀県トラック協会、福井県トラック協会兵庫県バス協会、兵庫県タクシー協会、神戸国際観光コンベンション協会、JTB、近畿日本ツーリスト		